

RESOCONTO STENOGRAFICO

145.

SEDUTA DI VENERDÌ 17 GIUGNO 1988

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GERARDO BIANCO

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni di legge:		COSTA RAFFAELE, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	
(Annunzio)	15747	15748, 15750, 15752, 15754	
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	15755	DEL DONNO OLINDO (MSI-DN)	15749, 15750, 15752
(Rimessione all'Assemblea)	15756	LABRIOLA SILVANO (PSI)	15751
Proposte di legge:		ROMANI DANIELA (PCI)	15754
(Annunzio)	15747	Risposte scritte ad interrogazioni:	
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	15755	(Annunzio)	15756
(Trasmissione dal Senato)	15747	Ordine del giorno della prossima seduta	15757
Interrogazioni:		Apposizione di una firma ad una interrogazione	15757
(Annunzio)	15757		
Interrogazioni (Svolgimento):			
PRESIDENTE	15748, 15749, 15750, 15751, 15752, 15753, 15754, 15755		

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

La seduta comincia alle 9,30.

MASSIMO TEODORI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 10 giugno 1988.

(È approvato).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 16 giugno 1988 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

CONTE: «Modifiche alla legge 24 giugno 1923, n. 1395, al regio decreto 23 ottobre 1925, n. 2537, e al decreto legislativo luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 382, concernenti l'ordinamento della professione di ingegnere e di architetto» (2883);

BORGHINI: «Disciplina delle società tra professionisti» (2884);

RIDI ed altri: «Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto» (2885);

FORLEO ed altri: «Modifica all'articolo 95 della legge 1° aprile 1981, n. 121, concernente la partecipazione dei rappresentanti dei Corpi militari di polizia alla contrattazione» (2886);

ORSENIGO ed altri: «Riordino della previdenza e assistenza dei pescatori autonomi ed associati della pesca costiera marittima e delle acque interne» (2887);

REBULLA: «Riconoscimento giuridico della formazione di patrioti denominata "Divisione volontari Gorizia"» (2890);

BERTOLI: «Integrazione all'articolo 16 del regio decreto 11 febbraio 1929, n. 275, concernente il segreto professionale nell'esercizio della libera professione dei periti industriali» (2891);

BERTOLI: «Modifica al termine per la presentazione delle domande di sanatoria di cui all'articolo 35 della legge 28 febbraio 1985, n. 47» (2892);

WILLEIT ed altri: «Norme per dare effettiva equiparazione ai titoli accademici austriaci riconosciuti equivalenti a titoli accademici italiani» (2893).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. In data 16 giugno 1988 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge:

S. 576. — Senatori BERLANDA ed altri: «Disciplina delle offerte pubbliche di azioni e obbligazioni» (approvata da quel Consesso) (2889).

Sarà stampata e distribuita.

Annunzio di un disegno di legge.

PRESIDENTE. In data 16 giugno 1988 è

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:

«Norme sull'amministrazione straordinaria» (2888).

Sarà stampato e distribuito.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione dell'onorevole Del Donno, al ministro dei lavori pubblici, «per sapere se la dinamica dei gravi incidenti stradali che ha funestato le vacanze degli italiani e dei turisti stranieri nei primi mesi del luglio 1987 ha spinto il Governo ad assicurare un immediato inizio dei lavori per rendere più sicure le strade e le autostrade, specie nel Meridione dove i quadrivi, senza alcun sottopassaggio, costituiscono un pericolo permanente per l'utente. Gli incidenti gravissimi nei pressi di Brindisi, dove sono morte sei persone, di Nottola con tre morti ed un ferito grave, ripropongono gravissimi problemi, non ultimi quelli del traffico interminabile, delle ore ed ore al volante sotto un sole di fuoco, delle code chilometriche ai caselli» (3-00038).

(16 luglio 1987)

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

RAFFAELE COSTA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Onorevole Presidente, onorevole interrogante, in relazione alla interrogazione in oggetto comunico quanto segue.

L'ANAS si è interessata della grave situazione che si registra sulle strade ed autostrade del nostro paese e sta adottando tutti i mezzi tecnici idonei a prevenire e scongiurare gli incidenti sulle strade.

Da tempo è stato redatto un piano nazionale e manutentorio che si articola in tre

diverse fasi e che prevede un'attenta disamina dei termini, dei criteri di intervento e degli obiettivi e mezzi atti ad assicurare la manutenzione della rete stradale, piano che si sta cercando di affrontare e di attuare nei limiti delle possibilità e delle disponibilità di bilancio.

Inoltre, con il piano decennale della viabilità di grande comunicazione, l'azienda ha cercato di dare adeguata risposta alla domanda sempre crescente di traffico su gomma al fine di assicurare e garantire una rete viaria all'avanguardia e pienamente rispondente alle esigenze del paese.

Si è altresì cercato di sensibilizzare l'utenza ad un maggior rispetto delle norme sulla circolazione e sulla sicurezza della viabilità. A tal fine è stato dichiarato il 1986 quale anno della sicurezza della strada e molteplici convegni, studi ed approfondimenti si sono indirizzati a focalizzare e mettere a punto ogni tecnica ed ogni accorgimento tesi a garantire l'efficienza e l'affidabilità del sistema viario nazionale.

È di questi giorni una campagna nazionale di informazione a carattere preventivo, di cui hanno parlato diversi giornali, realizzata su iniziativa del Ministero dei lavori pubblici ed in particolare dell'ispettorato per la circolazione e traffico.

Personalmente sono favorevole alla proposta avanzata da alcuni colleghi di ridurre per il periodo estivo, nei giorni particolarmente difficili per la circolazione, i limiti massimi di velocità.

Per quanto attiene poi più specificamente alla pericolosità della strada statale 379, condivido la necessità di procedere in via prioritaria alla eliminazione delle intersezioni a raso con la creazione di adeguate aree di svincolo, ovvero mediante potenziamento di quelle esistenti.

A tal fine il compartimento ANAS di Bari ha da tempo programmato la costruzione e il potenziamento di undici svincoli dei quali quattro sono stati già realizzati (al chilometro 43,500 base USAF, chilometro 41,500 Apani, chilometro 32,800 Specchiolla, chilometro 28,400 Torre San Sabina), due sono in corso di realizzazione (chilometro 25,700 Lamaforca, chilo-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

metro 13,900 Pilone) e cinque sono da realizzare o adeguare (chilometro 35,500 Serranova da realizzare, chilometro 32,100 Morgicchio da realizzare, chilometro 23,100 Costamerlata da realizzare, chilometro 18,150 Villanova da adeguare, chilometro 16,150 Monticelli da realizzare).

Tali progettati interventi, in quanto soggetti agli adempimenti di cui alla legge n. 431 del 1985 (legge Galasso), nonché in dipendenza della inerzia manifestata dalle amministrazioni comunali relativamente alla acquisizione dei prescritti pareri (che ha richiesto tempi compresi tra i due e i cinque anni), non riescono al momento a tradursi in realtà in tempi accettabili.

Auspico, pertanto, che quanto prima sia possibile giungere all'approvazione dei progetti stessi.

PRESIDENTE. L'onorevole Del Donno ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00038.

OLINDO DEL DONNO. Signor Presidente, signor sottosegretario, lo abbiamo detto varie volte: se noi dovessimo avere fiducia o sperare nelle parole che qui si dicono, dovremmo dire *tempora bona venient* (stanno per arrivare i tempi belli, i tempi meravigliosi in cui l'Italia cerca di assolvere ai suoi problemi fondamentali).

Quello della strada, onorevole sottosegretario, è un problema di viabilità e soprattutto di sicurezza che, purtroppo, non c'è affatto. Ricordo di aver presentato diverse interrogazioni in occasione di incidenti mortali verificatisi sulla statale Benevento-Isernia, allo svincolo di Santa Croce. Questo svincolo, purtroppo, ha un angolo strettissimo che in diverse occasioni ha provocato incidenti mortali che hanno coinvolto gli automobilisti provenienti dalla superstrada: si muore a Monopoli, si muore ad Ostuni, si muore in prossimità di Brindisi.

All'onorevole sottosegretario vorrei chiedere se per le tratte da Benevento a Isernia, da Bari a Brindisi sia stato adottato un solo provvedimento per rendere più sicure le strade. Mi chiedo quale utilità abbia realizzare sottopassaggi pedonali

dal momento che sono scarsamente utilizzati (è noto che le persone anziane non amano fare le scale). Viceversa con la realizzazione di sottovia si risolverebbero più razionalmente i problemi del traffico, che non sono semplicemente problemi di velocità, ma anche di sicurezza.

Nel passato, in tema di strade, il poeta cantava e diceva che Roma lanciava le sue strade ai consoli che tornavano vittoriosi; ed Ercole, prima ancora, apriva le strade perché entrasse la musa pellegrina che giungeva d'oltre Alpe, oppure dall'Italia stessa.

La via era un punto d'incontro, una fetuccia che univa i paesi e che rendeva possibili la comunicazione e il commercio. Oggi invece le strade sono diventate luoghi di morte. In verità dobbiamo dare atto al patrio governo che sulle autostrade la sicurezza c'è; ma sulle superstrade la situazione è completamente diversa.

Alcuni anni fa un mio amico, mentre si recava con la propria famiglia a Brindisi, giunto allo «svincolo della morte» (gli abitanti della zona lo hanno così definito) ha avuto un incidente stradale, nel quale la moglie ha perso la vita, mentre egli stesso e la figlia hanno subito gravissime ferite.

Ora, signor sottosegretario, credo che la viabilità debba essere considerata un problema fondamentale della vita di oggi. Aristotele ha detto che la vita è movimento, e noi distinguiamo gli essere vegetali e minerali dall'essere umano soprattutto dal moto. Si dice: *in motu vita* (nel movimento la vita). Se però il movimento sulle strade deve condurre continuamente alla morte, davvero noi ne siamo dolenti.

Si parla dei 300 mila morti della guerra mondiale; ma le statistiche pubblicate dai giornali hanno descritto vacanze di Natale e di Pasqua rese disastrose e luttuose — quest'ultima è la parola più adatta — per l'elevato numero di incidenti mortali sulle strade. Questo magari accadrà pure per l'insipienza dei conducenti, per la velocità o la distrazione; senza poi considerare la parte che natura pone, cioè il destino in-vitto, la ferrea necessità imposta agli uomini: se qualcuno si addormenta, o si guasta il motore, naturalmente si dice che

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

si è trattato di una sventura. Ma il Governo è completamente insensibile e per anni ha lasciato l'impronta della sua disorganizzazione ed incapacità: ciò è veramente triste.

Si noti la differenza profonda tra nord e sud. Certe autostrade sono state realizzate per interesse privato, direi quasi, o per interesse dei comuni di appartenenza dei nostri consiglieri comunali o dei nostri assessori. Le strade, invece, devono snodarsi su un tracciato sicuro e tecnicamente adeguato. Ricordo una strada nelle vicinanze di Vallo della Lucania, dove il geometra, divenuto direttore per la viabilità, ha realizzato una strada completamente dritta, senza curve, dimenticando — pur essendo geometra — l'esistenza delle forze centrifuga e centripeta.

A questo punto dobbiamo dire che l'ignoranza che ci offende è grande, e che le cose in Italia si fanno senza razionalità; ciò è grave specialmente in quei campi dove vi è una responsabilità che riguarda la vita o la morte.

PRESIDENTE. Onorevole Del Donno, il tempo a sua disposizione è terminato.

OLINDO DEL DONNO. È vero che si dice *mors tua vita mea*, ma ci si riferisce ad una maniera decante, decorosa di considerare il problema: l'ineluttabilità comporta che uno muoia e l'altro no. Ma quanto avviene sulle strade è una vergogna e rappresenta una pagina che ci riempie di lutto e di dolore, mettendoci in una condizione di inferiorità di fronte agli altri paesi europei.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Labriola, al ministro dei lavori pubblici, «per sapere quali valutazioni gli organi competenti diano delle rimozioni avanzate dai cittadini delle località Collemezzano di Cecina riguardo al tracciato autostradale del tratto Livorno-Civitavecchia, tronco Pisa-Cecina e in particolare gli aspetti relativi allo svincolo del casello per l'uscita a Cecina e per il raccordo alla variante statale 1 Aurelia, in località Collemezzano.

In particolare si chiede di sapere quali valutazioni abbiano espresso gli organi regionali e comunali competenti e quale risposta si intenda dare alla richiesta avanzata da numerosi cittadini in data 5 aprile 1987 rivolta alle autorità locali ed alla Società Autostrade Tirreniche» (3-00028).

(16 luglio 1987)

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

RAFFAELE COSTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevole interrogante, il progetto di massima cui l'interrogazione si riferisce (tracciato autostradale del tratto Livorno-Civitavecchia, tronco Pisa-Cecina) è stato attentamente esaminato dalla regione Toscana, che si è pronunciata favorevolmente, con considerazioni e prescrizioni, con una delibera del consiglio regionale del 1° dicembre 1987.

Per quanto attiene al tronco Pisa-Cecina, allo svincolo del casello per l'uscita a Cecina e al raccordo con la variante statale n. 1 Aurelia in località Collemezzano, il consiglio regionale — metto a disposizione della Presidenza e dell'interrogante un allegato in materia — tenendo conto delle proposte e osservazioni del comune di Cecina, della provincia di Livorno ed anche di privati, ha formulato le seguenti considerazioni, che cito integralmente: «Veniva proposto il parallelismo tra autostrada e variante Aurelia, già in esercizio a Collemezzano (soluzione n. 1), in quanto gli effetti negativi di questa soluzione sul territorio sono abbastanza modesti e debbono in pratica attribuirsi unicamente alla vicinanza di alcune abitazioni. Il consumo di risorse territoriali è minimo, perché il tracciato passa ovunque in stretta aderenza ad infrastrutture già esistenti».

Oltre a individuare il corridoio di minore impatto ambientale, la commissione ha proposto anche una soluzione tecnica per lo svincolo tra la autostrada A12 e la variante Aurelia in località Collemezzano.

In particolare, la regione ha esaminato le problematiche «puntuali e areali» nel corridoio infrastrutturale di fondo valle

compreso fra San Luce e Cecina, del quale il tratto in questione è parte integrante.

In dettaglio sono state individuate le «interferenze con Podere Sant'Enrico (comune di Rosignano), abitazioni in località Collemezzano (comune di Cecina)» nonché «l'eccessiva estensione dello svincolo terminale con conseguente consumo di terreni agricoli e interferenze con strutture aziendali in località Collemezzano», concludendo che «parte delle problematiche sono state risolte con l'accoglimento delle brevi proposte di modifica ed altre potranno essere risolte in sede di progettazione esecutiva».

Premesso quanto sopra, nel confermare che l'esame degli organi comunali, regionali e dell'ANAS si è limitato, per il momento al progetto di massima, si precisa che le osservazioni formulate dall'onorevole interrogante e tutte quelle avanzate e che saranno avanzate da enti e privati sull'intero tracciato saranno oggetto di attenta, scrupolosa disamina in sede di redazione del progetto esecutivo, allo scopo di contemperare, per quanto possibile, le esigenze private con quelle pubbliche, nel rispetto della normativa vigente, specie agli effetti della tutela del paesaggio e dell'ambiente.

Intanto è già stata informata la SAT (la società concessionaria) perché tenga conto di tutte le osservazioni presentate, che dovranno essere vagliate attentamente, e delle proposte opportunamente motivate.

PRESIDENTE. L'onorevole Labriola ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00028.

SILVANO LABRIOLA. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario per la risposta, ma non posso ringraziarlo per la scarsa tempestività con la quale l'ha fornita, giacché l'interrogazione, come risulta, è stata presentata il 16 luglio dello scorso anno. Sentirsi dire allora, sia pure con il consueto garbo dell'onorevole Costa, che il problema è allo studio, che si cercherà di fare il meglio possibile, che alcune questioni sono state risolte con il progetto di

massima, ma che la soluzione alla maggior parte di essere sarà data con il progetto esecutivo, francamente fa sorgere nell'interrogante il dubbio legittimo che se si impiega un anno a rispondere che si valuterà (torneremo poi su questo argomento), chissà quanto tempo impiegherà il Governo per rispondere con dati concreti.

Vorrei far osservare al sottosegretario che questo problema non è il solo che ha per lungo tempo ritardato, e gravemente, la definizione dei progetti, e quindi l'esecuzione del tratto autostradale Livorno-Civitavecchia, che è opera, come lei sa, onorevole Costa, grandemente richiesta e da troppo tempo inutilmente sollecitata. Nei ritardi vi sono state anche responsabilità del Governo, delle regioni e degli enti locali che, non riuscendo a mediare tra interessi contrapposti, hanno finito con il contribuire in una certa misura a questi ritardi.

La questione che ho sollevato con la mia interrogazione n. 3-00028 è invece di tipo diverso, perché implica una scelta che deve essere interamente compiuta dall'ANAS e quindi dal Governo: si deve dire, in sostanza, se la località Collemezzano, che è a densa attività agricola, con piccole aziende familiari che vivono di questo, debba o non debba essere risparmiata dal tracciato in sede di progettazione esecutiva.

Mi auguro che l'ANAS e il Ministero vogliano seguire con attenzione la via del rapporto non solo con gli enti locali come è giusto che sia, per la progettazione esecutiva, ma anche con gli interessati, i quali traggono da questi terreni l'unica fonte di sostentamento delle proprie attività di lavoro.

Poiché nella risposta del Governo si fa cenno a valutazioni di impatto ambientale, chiederei al sottosegretario di voler approfondire questo aspetto, perché dalle notizie delle quali posso disporre deduco che tale problema non viene esaminato con la dovuta attenzione.

Altrettanta attenzione, a mio avviso, dovrebbe essere prestata dal Ministero circa l'esecuzione delle opere. Accade, infatti, che inevitabilmente vengano sacrificati al-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

cuni interessi, come d'altra parte è necessario perché si possa costruire una strada così importante. Si sacrificano così luoghi e posti di lavoro, si comprimono gli interessi di alcune popolazioni e di alcune fasce territoriali, e poi si verifica che il manufatto non regge addirittura all'usura di mesi.

Credo che si dovrebbe svolgere un'indagine a tale riguardo. Ritengo opportuno che il Governo anticipi tale indagine e che il sottosegretario si informi su quanto accade nei tratti del tracciato autostradale Livorno-Civitavecchia che sono stati costruiti intorno a Cecina dove i manufatti si trovano in uno stato di deterioramento che ha dello scandaloso. Non ho una competenza in materia che mi permetta di dire se questo derivi da errori di progettazione oppure da una pessima esecuzione delle opere.

Signor Presidente, una cosa è certa: lo stato di questi primi tratti della nuova Aurelia — che sono richiesti non soltanto dagli abitanti del luogo ma da tutta Italia, in quanto si tratta della prima strada di grande scorrimento nel nostro paese, è tale che dopo alcuni mesi quei lavori sembrano vecchi di trent'anni.

È necessario, quindi, chiedersi quale materiale sia stato impiegato, quali siano state le tecniche progettuali e di quale apparato ci si sia serviti, perché nelle gare di appalto anche questo dato deve rientrare nelle garanzie che si danno all'amministrazione.

Per il momento mi limito a segnalare questi dati all'onorevole Costa. Ritengo, però, che dovremo tornare su questi fatti. Ritengo altresì che se il Governo anticipasse con una propria indagine le valutazioni inerenti a tale situazione, forse faciliterebbe il lavoro del Parlamento e ci risparmierebbe un'ennesima inchiesta parlamentare — che si profila molto fondata — su tali questioni.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Staiti di Cuddia delle Chiuse e Del Donno, al ministro dei lavori pubblici, «per sapere: come intende ovviare ai gravissimi inconvenienti che si

stanno verificando sul piano economico e turistico nell'Oltrepò pavese a causa dei lavori sul ponte della Becca, alla confluenza del fiume Po con il Ticino, unica via di accesso all'Oltrepò da Pavia, con chilometri e chilometri di coda per gli autoveicoli e con l'impossibilità di passaggio per autobus e autocarri e con segnalazione semaforica non sincronizzata;

se non ritiene opportuno studiare una soluzione che non penalizzi così pesantemente una zona del Pavese già depressa a causa della crisi economica» (3-00195).

(21 settembre 1987)

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

RAFFAELE COSTA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Signor Presidente, in riferimento all'interrogazione in esame si comunica quanto segue: i lavori sulla strada statale n. 617, Bronese, interessanti il ponte sul fiume Po, in località La Becca, sono stati ultimati nel 1985, e da allora è stato rimosso l'impianto semaforico che ne disciplinava il traffico.

Attualmente l'ANAS, al fine di definire l'esatta portata dei carichi ammissibili per tale ponte, sta eseguendo delle indagini diagnostiche che hanno comportato l'installazione di sensori lungo la struttura del ponte.

Tali indagini non comportano particolari disagi alla circolazione stradale; se daranno esiti favorevoli, potrà provvedersi all'eliminazione o, quanto meno, ad una riduzione della limitazione di transito attualmente vigente per carichi eccedenti le venti tonnellate.

PRESIDENTE. L'onorevole Del Donno ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Staiti di Cuddia delle Chiuse n. 3-00195, di cui è cofirmatario.

OLINDO DEL DONNO. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, mi potrei definire alquanto soddisfatto se alcune cifre non fossero laceratrici di «ben costrutti orecchi».

Mi pare che l'onorevole sottosegretario abbia fatto riferimento agli anni 1985-1986, quando i lavori ebbero termine. Ma i lavori che terminano nel 1985-1986, e poi riprendono perché non corrispondono alla realtà, ai bisogni, al commercio, e alla viabilità; le opere che vengono compiute nel 1985-1986, e vengono ripetute nel 1988, rappresentano un fatto che torna a nostra vergogna e anche a vergogna di certi costruttori che potrebbero vantare un primato nel campo dell'ingegneria se, dietro a tutte queste belle opere, non ci fossero quelle meno chiare e belle rappresentate da regalie e da situazioni affini.

È impossibile, infatti, che dei lavori stradali abbiano bisogno di essere rivisti dopo così pochi anni!

Si tratta di fatti inconcepibili nel mondo dello spirito, a maggior ragione in considerazione del fatto che l'interrogazione Staiti di Cuddia delle Chiuse, n. 3-00195, di cui sono cofirmatario, pone l'accento e richiede una puntualizzazione proprio sull'aspetto economico e turistico.

Il settore economico e turistico italiano non ha ricevuto oggi, né la comprensione né lo sviluppo che avrebbe dovuto avere. Penso a una città come Mantova, ad esempio, che vanta una gloria grandissima, il cui palazzo ducale è inferiore soltanto al Vaticano e la cui bellezza artistica, resa preziosa, bella e radiante dal Mantegna, da Leon Battista Alberti e da altri grandi italiani. Questa città vive, come tutta l'Italia (estendendo questo concetto turistico della nazione), dell'economia turistica.

Quando penalizziamo il turismo con la non transitabilità delle strade, con snerranti attese, non possiamo poi dire che lo icentiviamo, in quanto distruggiamo volontariamente e consapevolmente una ricchezza del nostro paese.

Per capire il significato della parola turismo occorrerebbe, ad esempio, recarsi in altri paesi quali la Cina, ove al piano terreno dei grandi alberghi il turista può trovare di tutto, dallo spillo fino al grande abito di lusso, distraendosi così piacevolmente. Se vogliamo cambiare il concetto di turismo, dobbiamo anche considerare diversamente tutto ciò che ad esso è con-

nesso. Il turismo diventa una parola vana se non è confortato da strutture umane e materiali che si ispirino alla razionalità ed alla gentilezza.

Nella nostra interrogazione abbiamo posto l'accento su due aspetti: quello economico e quello turistico. Se il traffico nell'Oltrepò è rallentato a venti chilometri l'ora, se è impossibile superare un autocarro, vuol dire che un'importante arteria stradale è stata resa impraticabile. Le strade in Italia esistono, ma a cosa servono? Qualcuno dice che abbiamo esagerato nella costruzione delle autostrade, altri affermano che siamo sotto la media europea; penso piuttosto che la viabilità autostradale italiana sia grande e preziosa.

Inoltre, la nostra burocrazia non riesce a smaltire il traffico in entrata ed in uscita dal nostro paese. Infatti, quando mi sono recato in Svizzera, ho dovuto attendere alla frontiera per ben otto ore. È possibile che accada tutto questo? Al varco vi erano soltanto tre finanziari: un brigadiere che stava con le braccia conserte, un finanziere che guardava i bagagli ed un terzo che sorvegliava il collega. Se sono queste le mansioni, sono allora necessari ad ogni varco di frontiera almeno cinquanta finanziari!

Se vi recate in un qualsiasi comando dei carabinieri o della finanza troverete un elevato numero di militi, mentre al confine si è costretti ad attendere otto ore per mancanza di personale. Tutto ciò causa un notevole danno commerciale oltre che turistico.

Signor sottosegretario, lei ha citato l'anno 1986 che, a mio giudizio, è servito solo per far chiacchiere e convegni. Siamo il popolo delle parole, non quello che prima crea e poi discute: noi discutiamo trent'anni e poi magari, quando una strada non serve più perché è superata, la costruiamo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Veltroni e Romani, al ministro dei lavori pubblici, «per sapere, premesso che il 24 dicembre è stata aperta al traffico la bretella Fiano-Lunghezza senza

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

che i lavori necessari fossero stati ancora ultimati (i due ponti sono ancora impraticabili perché mancano dei lavori; non esiste una segnaletica adeguata; il fondo stradale in alcuni tratti è rovinato);

visto che inspiegabilmente non è stato ancora realizzato lo svincolo di uscita a Fiano per cui chi si immette in questa nuova bretella in direzione Fiano potrà uscire soltanto a Magliano Sabina e quindi a più di 30 chilometri da Fiano;

accertato che il costo del pedaggio nel tratto Fiano-Lunghezza — di circa 36 chilometri — è di lire 4.300, di gran lunga superiore quindi alle tariffe praticate dalla stessa società in altri tratti autostradali:

1) se risulta vero il fatto che lo svincolo di uscita a Fiano non è stato realizzato per una svista;

2) se risulta vero il fatto che la società Autostrade ha aperto al traffico detto tronco ancora incompleto entro la fine del corrente anno per non dover restituire allo Stato decine e decine di miliardi;

3) quali sono i provvedimenti urgenti che il Governo intende adottare per far eliminare gli inconvenienti lamentati che procurano non pochi disagi agli utenti;

4) se il Governo non ritenga giusto chiedere alla società Autostrade di abolire il pedaggio nel tratto autostradale Fiano-raccordo anulare visto che con l'entrata in funzione della bretella Fiano-Lunghezza detto tratto funge più da proseguimento del raccordo anulare che da tratto di autostrada» (3-00508).

(4 gennaio 1988)

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

RAFFAELE COSTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, in riferimento alla interrogazione in oggetto, si comunica che i lavori relativi alla costruzione del tratto Fiano-Lunghezza della realizzanda bretella autostradale Fiano-San Cesareo, sono stati pressoché ultimati entro il Natale 1987 e tale

tratto è stato aperto al transito, anche se non perfettamente completato, per consentire una maggiore snellezza del traffico in specie per coloro che nella stagione invernale devono accedere all'autostrada Roma-L'Aquila.

I due ponti (uno sul fiume Tevere, l'altro sul fiume Aniene) di cui si lamenta l'impraticabilità sono ora aperti al traffico, anche se su una sola corsia.

Per quanto attiene invece allo svincolo di uscita a Fiano, esso è stato regolarmente realizzato ed è stato aperto al traffico con qualche giorno di ritardo per difficoltà insorte in sede di collaudo definitivo, ora superate.

Non risulta invece che la eventuale mancata apertura al traffico per l'anno 1987 del tronco in argomento avrebbe implicato per la società Autostrade l'onere della restituzione allo Stato di decine di miliardi; ciò in quanto tali lavori sono stati realizzati senza contributo dello Stato.

Per quanto attiene infine all'ipotesi di liberalizzazione del pedaggio del tratto autostradale in parola, si rammenta che grazie al ricorso allo strumento della concessione e, conseguentemente, all'imposizione di un pedaggio, tale servizio autostradale si sta realizzando senza fare ricorso al denaro pubblico.

Il pedaggio, peraltro, svolge una selezione del traffico che altrimenti subirebbe un indiscriminato aumento, e consente la salvaguardia degli *standards* dei servizi.

PRESIDENTE. L'onorevole Romani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per l'interrogazione Veltroni n. 3-00508, di cui è cofirmataria.

DANIELA ROMANI. Ringrazio il sottosegretario per aver risposto a questa interrogazione senza aver lasciato passare troppi mesi, anche se alcune considerazioni svolte in questa sede, per esempio dall'onorevole Labriola, a proposito di altre situazioni purtroppo valgono anche in questa circostanza.

Riconosco che l'aver aperto questo tratto autostradale il più presto possibile al traffico ha rappresentato senz'altro un

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

fatto positivo. Tuttavia, francamente, comprendo un po' meno il discorso relativo ai fondi stradali. Il collega Labriola ha accennato al fatto che questi dopo pochi mesi sembrano accusare trenta anni di usura.

La cosa singolare, francamente, consiste nel fatto che il tratto autostradale di cui ci stiamo occupando è stato aperto il 24 dicembre scorso e già il fondo stradale è rovinato (di ciò in effetti si tratta). L'onorevole sottosegretario ha affermato che ora i ponti sono praticabili; vorrei però osservare, a proposito della segnaletica orizzontale e dello scorrimento del tratto autostradale, che per lo sventurato che si immetteva dalla Roma-L'Aquila in direzione di Fiano la segnaletica indicava l'uscita, appunto, di Fiano, anche se poi questi si ritrovava (è vero che in seguito l'uscita è stata attivata, ma già in precedenza i cartelli indicavano l'uscita di Fiano) a 30 chilometri di distanza da tale svincolo.

Se non si dovesse riflettere amaramente su tutto ciò, probabilmente si potrebbe sorridere. Non credo comunque che un tale modo di portare avanti le cose nel nostro paese possa essere tollerato tranquillamente, così come mi sembra in effetti avvenga. È vero che ora i ponti sono aperti e che è stata attivata l'uscita di Fiano; tuttavia è anche vero che oggi siamo al 17 giugno 1988, mentre l'autostrada è stata aperta il 24 dicembre 1987.

L'onorevole sottosegretario ha risposto alle questioni poste dall'interrogazione a proposito del nostro legittimo dubbio circa il fatto che il non aver realizzato l'uscita di Fiano costituisce una svista della società Autostrade. Non mi sembra invece che abbia risposto ad un altro quesito posto nell'interrogazione. Mi riferisco al costo del tratto fra Fiano e Lunghezza, che ammonta a 4.300 lire per 36 chilometri, e che è superiore a qualsiasi tariffa praticata altrove dalla stessa società Autostrade. Con riferimento a questo punto, non posso quindi dichiararmi soddisfatta. Ritengo che un tale modo di comportarsi nei confronti delle varie società che si occupano di questo settore e delle opere che vengono

realizzate nel nostro paese sia caratterizzato dall'improvvisazione; ritengo altresì che non vi siano i necessari controlli.

Ciò che rimane, purtroppo, è l'immagine tutta intera di quello sprovveduto viaggiatore che si immette nella bretella a Lunghezza ed esce, ignaro, a Magliano.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

II Commissione (Giustizia):

TESTA ANTONIO E DE CARLI: «Provvedimenti per la lotta alle frodi sportive» (2376) (con parere della I e della VII Commissione);

SARETTA ed altri: «Istituzione della qualifica professionale di pranoterapeuta» (2687) (con parere della XI e della XII Commissione);

III Commissione (Esteri):

S. 518 — «Ratifica ed esecuzione della convenzione europea sulla sicurezza sociale, con allegati, e dell'accordo complementare per l'applicazione di detta convenzione, con allegati, adottati a Parigi il 14 dicembre 1972» (approvato dal Senato) (2819) (con parere della V e della XI Commissione);

IV Commissione (Difesa):

PAZZAGLIA ed altri: «Integrazione delle norme relative alla promozione al grado superiore prevista per gli ufficiali che hanno raggiunto i limiti d'età» (2547) (con parere della V e della XI Commissione);

CACCIA ed altri: «Modifiche allo stato giuridico ed all'avanzamento dei vicebriga-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

dieri, dei graduati e militari di truppa dell'Arma dei carabinieri e del Corpo della guardia di finanza» (2693) (con parere della I, della II, della V, della VI e della XI Commissione);

V Commissione (Bilancio):

CALDERISI ed altri: «Integrazioni all'articolo 4 della legge 5 agosto 1978, n. 468, per la garanzia della corretta quantificazione delle leggi di spesa e modifica dell'articolo 2 della legge 11 marzo 1988, n. 67» (2847) (con parere della I e della VI Commissione);

VI Commissione (Finanze):

BELLOCCHIO ed altri: «Nuove norme per la disciplina delle assicurazioni di responsabilità civile auto» (2208) (con parere della I, della II, della V, della IX, della X e della XI Commissione);

VIII Commissione (Ambiente):

DE LORENZO e BATTISTUZZI: «Istituzione del fondo interventi ambientali» (1454) (con parere della I, della III, della V, della VI, della VII e della XI Commissione);

PETROCELLI ed altri: «Programma quadriennale per la realizzazione di alloggi di servizio e in assegnazione ed altre provvidenze in favore delle forze di polizia» (2431) (con parere della I, della II, della IV, della V, della VI, della XI e della XIII Commissione);

IX Commissione (Trasporti):

LUCCHESI ed altri: «Norme per la concessione dei diritti di traffico al vettore aereo straniero» (2533) (con parere della I, della III e della V Commissione);

X Commissione (Attività produttive):

BOATO ed altri: «Regolamentazione della pubblicità» (2428) (con parere della I, della VI, della XI e della XII Commissione, nonché della II e della VII Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento);

XI Commissione (Lavoro):

ARTIOLI ed altri: «Modifiche ed integrazioni alla legge 28 marzo 1968, n. 416, concernente l'istituzione delle indennità di rischio da radiazioni per i tecnici di radiologia medica» (790) (con parere della V e della XII Commissione);

DEL DONNO e PELLEGATTA: «Estensione a tutte le categorie di insegnanti del riscatto degli anni universitari ai fini pensionistici, per qualsiasi corso di laurea» (1593) (con parere della V e della VII Commissione);

MASTELLA ed altri: «Norme per il transito del personale docente di cui all'articolo 63, quarto comma, della legge 20 maggio 1982, n. 270, nei ruoli del personale ispettivo tecnico periferico del Ministero della pubblica istruzione» (2423) (con parere della V e della VII Commissione);

FIORI: «Norme per il riscatto oneroso degli anni di laurea conseguita dagli studenti lavoratori» (2476) (con parere della V e della VII Commissione);

XIII Commissione (Agricoltura):

TEALDI: «Modifica dell'articolo 7 della legge 6 agosto 1954, n. 604, concernente modificazioni alle norme relative alle agevolazioni tributarie a favore della piccola proprietà contadina» (2381) (con parere della V e della VI Commissione).

Rimessione all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico che il Governo ha chiesto, a norma del comma 4 dell'articolo 92 del regolamento, la rimessione all'Assemblea del disegno di legge:

«Proroga del termine per il funzionamento di taluni uffici distrettuali delle imposte dirette» (2870).

Il disegno di legge resta, pertanto, all'esame della VI Commissione (Finanze) in sede referente.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza dai competenti mi-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

nisteri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni.

Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Martedì 28 giugno 1988, ore 16,30:

1. — *Discussione delle mozioni Calvanese ed altri (n. 1-00064); Procacci ed altri (n. 1-00065) e D'Amato Carlo ed altri (n. 1-00139) concernenti le ricerche petrolifere nella costiera amalfitana.*

2. — *Discussione delle mozioni Andreis ed altri (n. 1-00118); Ronchi ed altri (n. 1-00134) e Boselli ed altri (n. 1-00136) concernenti lo smaltimento dei rifiuti tossici.*

La seduta termina alle 10,5.

Apposizione di firma ad una interrogazione.

L'interrogazione a risposta scritta dei deputati Servello ed altri n. 4-07015, pubblicata nel resoconto sommario di giovedì 9 giugno 1988, a pagina XXII, prima colonna, è sottoscritta anche dal deputato Poli Bortone.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DEI RESOCONTI
DOTT. MARIO CORSO**

**L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
AVV. GIAN FRANCO CIAURRO**

Licenziato per la composizione e la stampa dal Servizio Resoconti alle 13,5.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

INTERROGAZIONI ANNUNZiate

INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA

TRABACCHINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che

l'amministrazione comunale di Viterbo ha affidato a trattativa privata e in concessione alla società ALOSA il progetto e la realizzazione del « risanamento » della antica Valle di Faul dove dovrebbe essere ubicato un mega-parcheggio sotterraneo con annessa una ponderosa « cubatura di servizio »;

tale realizzazione, il cui costo è pari a ben 120 miliardi circa, è condizionata al « sicuro » finanziamento del FIO, oltre al consistente esborso che dovrà comunque gravare sul comune di Viterbo;

della società ALOSA fanno parte, con consistenti pacchetti azionari, le società Astaldi SpA e Lodigiani;

dette società risultano tra i sostenitori della DC (Astaldi 200 milioni, Lodigiani 100 milioni), come appare dal bilancio 1986 di questo partito pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 27 maggio 1988;

il sindaco di Viterbo e l'assessore dei lavori pubblici, strenui difensori del progetto ALOSA, appartengono, guarda caso, proprio al partito della DC;

è da rilevare che l'apparire dell'ALOSA sulla scena viterbese risale proprio al periodo a cavallo tra l'85 e l'86;

da più parti e da diverse forze politiche, culturali e imprenditoriali si è levata una forte protesta per un progetto che non porterà alcun beneficio all'economia, alla vivibilità e al traffico della

città, mentre ne distruggerà sicuramente l'immagine storica e turistica —:

se sono a conoscenza del progetto della Val di Faul e delle procedure di finanziamento avviate dall'ALOSA;

se si ritenga quanto meno inopportuno sul piano morale l'affidamento disinvolto di opere così ingenti a società che in qualche modo risultano tra i finanziatori di un ben determinato partito;

quali interventi urgenti si intendono mettere in essere per impedire che fondi pubblici del FIO siano distribuiti così allegramente per una operazione che non ha nulla a che vedere con la necessaria valorizzazione della bellissima città medioevale di Viterbo;

se si ritenga, infine, di valutare concretamente altre priorità d'investimento del FIO come le forze politiche, i cittadini e le forze sindacali chiedono da tempo per lo sviluppo del viterbese.

(4-07169)

TRABACCHINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che

il procuratore della Repubblica di Civitavecchia ha emesso decine di comunicazioni giudiziarie a carico di lavoratori e sindacalisti per aver interrotto la statale Aurelia e la ferrovia Roma-Genova nel mese di marzo 1988;

i lavoratori di Montalto di Castro bloccarono l'Aurelia perché erano senza salario e in balia delle scelte sbagliate e ostinate dell'ENEL e del Governo;

la stesso Governo ha riconosciuto poi valide le richieste sacrosante dei lavoratori;

è riconosciuto da tutti, compresi gli organi di polizia e del Ministero dell'interno, che i lavoratori e i dirigenti del sindacato si sono adoperati per evitare degenerazioni di una situazione difficilis-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

sima con un comportamento esemplare e responsabile;

in altri numerosi blocchi della centrale elettronucleare e dell'Aurelia non si è proceduto ad alcuna incriminazione —

se risultano quali criteri abbia seguito il procuratore di Civitavecchia per l'incriminazione di una parte dei lavoratori, visto che a manifestare c'erano più di 3.000 persone; e considerato il carattere provocatorio dell'iniziativa del procuratore tenendo conto che quel cantiere, per responsabilità del Governo, vive tutt'ora momenti di grave tensione; e che, visti anche i precedenti, nell'azione di detta Procura può ravvisarsi una sorta di prevenzione verso il sindacato e il movimento dei lavoratori;

quali iniziative si intendono urgentemente adottare, nell'ambito di competenza, per evitare che una normale vertenza per il lavoro e il salario si trasformi in una esorbitante azione giudiziaria;

se si ritenga, infine, di dare complete certezze ai lavoratori rispetto al futuro della cassa integrazione, del salario e del lavoro, decidendo al più presto sulle ipotesi di riconversione dell'impianto di Montalto di Castro e presentando al Parlamento il nuovo piano energetico nazionale. (4-07170)

ALPINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere — premesso che

alcuni sindaci della Sabina inviarono all'Ufficio di presidenza del Consiglio dei ministri istanza di coordinamento delle attività inerenti l'assetto territoriale interregionale relativo alle scelte dei vari tracciati stradali possibili tra Terni e Rieti invocando l'applicazione dell'articolo 81-a del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 con raccomandata a.r. del 15 ottobre 1985;

i ministri dell'ambiente, dei beni culturali e dei lavori pubblici non rie-

scono a decidere « di concerto » e la Procura della Repubblica di Perugia ha trasmesso i *dossier* relativi alle denunce dell'ingegner P.G. Galli alla Procura di Terni che agisce anche per rogatoria di quella di Roma;

l'ANAS ha agito con negligenza ed imperizia riconducibili sia all'incompetenza che all'eccesso di discrezionalità con cui ha inteso « interpretare » sia la mancanza di buon senso economico, sia il falso di pianificazione delle regioni Umbria e Lazio che la miopia urbanistica dei comuni compresi nella Conca Ternana;

il pretore di Rieti ha ritenuto d'ottenere la minimizzazione dei danni producibili dal lotto appaltato sul tracciato sbagliato, ma ha esitato ad ingiungere la massimizzazione dei benefici rinunciando ad aprire tempestivamente una efficace fase conoscitiva estesa al tracciato ottimale — progetto per Configni — inspiegabilmente escluso dall'ANAS sebbene lo studio che lo motivava era indipendente dalle amministrazioni « preposte »;

i passati governi « di pentapartito » hanno ritenuto di « tutelare interessi superiori dello Stato » non rispondendo alle interrogazioni n. 4-17647 del 9 ottobre 1986, 4-17654 del 10 ottobre 1986 (Alpini), 4-21471 dell'8 aprile 1987 (Capanna, Ronchi e Tamino) e 4-04768 del 24 febbraio 1988 (Rutelli, Aglietta, Faccio, Vesce e Teodori);

i ministri dei governi *pro tempore* hanno formalmente dimostrato, con le omesse risposte agli interroganti, di essere strumenti della coalizione lucrativa espressione della classe politica responsabile nel merito del funzionamento del « sistema di potere » che avrebbe ritenuto d'aver legalizzato l'imposizione del ripetitivo e sbagliato tracciato di strada Terni-Rieti inspiegabile dal punto di vista dell'ingegneria civile, dell'economia e del buon senso —;

se l'attuale Governo intenda far funzionare il sistema amministrativo con decisioni tecniche atte a disciplinare, annul-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

lare e quindi correggere le scelte sbagliate del tracciato autostradale Terni-Rieti per distinguersi dai precedenti governi che non si proponevano né come riformatori delle istituzioni tantomeno come definitivi collaudatori di quelle vigenti.

(4-07171)

FERRARINI. — *Al Ministro del tesoro.*
— Per conoscere quando potrà finalmente

essere risolta la pratica di pensione di guerra della signora Pezziga Iole nata a Parma il 13 luglio 1921 e residente a Parma in via Sidoli 21, orfana sessantacinquenne della signora Robuschi Emma nata a Busseto il 28 marzo 1879 deceduta in Parma a seguito di bombardamento aereo. La pratica risulta portare il numero di posizione ministeriale n. 203016/AG.

(4-07172)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

D'AMATO LUIGI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — in relazione alle recenti notizie di stampa e alle dichiarazioni di personaggi che svolsero un ruolo ufficiale o officioso al Viminale e altrove durante i cinquantacinque giorni della prigionia di Aldo Moro — se e come intenda chiarire le troppe zone d'ombra e i molti risvolti ambigui ed obliqui della drammatica vicenda, tra cui in particolare la gravissima affermazione del professor Ferracuti, che fece parte del comitato degli esperti nominato dal ministro dell'interno, secondo il quale l'ostaggio era stato colpito dalla « sindrome di Stoccolma » in base ad un processo di identificazione con i suoi rapitori, affermazione questa che a dieci anni di distanza potrebbe ulteriormente legittimare il sospetto che non tutte le strade possibili furono tentate per salvare il presidente della DC considerato irrecuperabile in quanto ormai psicologicamente, oltre che fisicamente, prigioniero dei suoi carcerieri;

e per conoscere se il Governo sia stato, a suo tempo, informato dei motivi che hanno finora sempre spinto gli autori delle raccolte degli scritti di Moro nel periodo del sequestro ad omettere un documento di speciale drammatico rilievo e precisamente la lettera-testamento fatta recapitare il 24 aprile 1978 al quotidiano romano *Vita-Sera*, nella quale Moro scriveva tra l'altro che non voleva ai suoi funerali alti dirigenti della DC ma soltanto la gente semplice;

e per sapere infine se in qualche documento o testimonianza risultò almeno in parte il contenuto del colloquio, piuttosto burrascoso, svoltosi nell'antichissima dell'abitazione del presidente della DC tra la signora Eleonora Moro e l'al-

lora segretario democristiano Benigno Zaccagnini, nonché la sostanza del successivo colloquio tra lo stesso Zaccagnini e il segretario socialista Bettino Craxi.

(3-00920)

VIOLANTE, BELLOCCHIO, PEDRAZZI CIPOLLA, PACETTI, FORLEO, FINOCCHIARO FIDELBO, BARGONE E TRABACCHI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere:

1) se Licio Gelli abbia incontrato il consigliere istruttore di Roma Ernesto Cudillo;

2) quali siano stati gli incontri e quando abbiano avuto luogo;

3) chi vi abbia assistito;

4) se le persone che vi hanno assistito hanno preso parte all'intero colloquio o solo a parte di esso;

5) quale durata abbia avuto ciascuno dei colloqui e quale oggetto;

6) se di ciascuno dei colloqui sia stato redatto verbale;

7) se ciascuno dei colloqui era stato concordato tra il giudice e l'imputato e se il giudice abbia dato corso a tutti gli adempimenti formali richiesti dal codice di procedura penale;

8) quali siano i procedimenti penali pendenti a carico di Licio Gelli presso gli uffici giudiziari di Roma;

9) da quanto tempo pende ciascuno di essi, in che stato attualmente si trovi; qualora la fase istruttoria duri più di due anni, quali siano i motivi del protrarsi della fase medesima;

10) se ritenga il ministro che in ogni caso di colloquio tra un magistrato e un imputato debba darsi corso a tutte le formalità previste dal codice di procedura penale e che in particolare tali formalità debbano essere rigidamente rispettate quando si tratti, come nella specie, di

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

persona particolarmente pericolosa e dotata di grandi possibilità di intimidazione e di ricatto. (3-00921)

PANNELLA, AGLIETTA, RUTELLI, CALDERISI, MELLINI, TEODORI, VESCE E STANZANI GHEDINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

se sia informato del fatto che il quotidiano *Il Piccolo*, nel corso della campagna elettorale amministrativa e regionale, abbia scatenato una manifesta campagna di disinformazione e di discriminazione ed ostracismo rispetto a liste e personalità politiche sgradite, cercando in ogni

modo di impedire che gli elettori possano correttamente essere informati e votare con cognizione di causa;

se ritenga che gruppi editoriali e stampa sovvenzionati con danaro pubblico e sorretti con facilitazioni dal servizio pubblico nella loro attività abbiano l'obbligo di rispettare quanto meno la deontologia giornalistica e il dovere ad una informazione leale e compiuta, fermo restando il loro pieno diritto di esprimere giudizi e opinioni, opzioni politiche e di difesa di interessi particolari, con assoluta libertà e responsabilità, ma distinguendo fra fatti, cronaca da una parte e lotta politica dall'altra. (3-00922)